



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उपखण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 119]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 30, 1973/चैत्र 9, 1895

No. 119]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 30, 1973/CHAITRA 9, 1895

इस भाग में निम्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके :

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed
as a separate compilation

MINISTRY OF TOURISM AND CIVIL AVIATION

NOTIFICATION

New Delhi, 30th March 1973

APPLICATION OF THE CARRIAGE BY AIR ACT, 1972 TO CARRIAGE BY AIR
WHICH IS NOT INTERNATIONAL

S.O. 186(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 8 of the Carriage by Air Act 1972 (69 of 1972) and in supersession of the notification of the Government of India in the late Ministry of Transport (Civil Aviation Wing), No. G.S.R. 1967, dated the 17th December, 1963, except as respects things done or omitted to be done, the Central Government hereby directs that with effect from the 1st April, 1973, section 4, section 5 and section 6 of that Act and the rules contained in the Second Schedule to that Act shall apply to all carriage by air not being international carriage by air as defined in the said Second Schedule, irrespective of the nationality of the aircraft performing the carriage, subject to the following exceptions, adaptations and modifications, namely :—

1. In the said Act,—
in section 4,

(i) sub-sections (1), (2) and (3) shall be omitted ;

(ii) in sub-section (4) after the words 'Second Schedule' the words 'as applicable to carriage by Air, not being international carriage by air' shall be inserted ;

2. in section 5,

- (i) in sub-section (1) for the words 'in the First Schedule and the Second Schedule', the words in the Second Schedule as applicable to carriage by air, not being international carriage by air, shall be substituted ;
- (ii) in sub-section (5) for the portion beginning with the words 'of the First Schedule' and ending with the words 'passenger in question', the words "of the Second Schedule as applicable to carriage by air, not being international carriage by air" shall be submitted ;

3. section 6 shall be omitted ;

4. in the Second Schedule,

- (a) for the brackets, words and figure '(See section 4)' occurring below the heading 'Second Schedule', the brackets and words "(As applicable to carriage by air, not being international carriage)" shall be substituted ;

(b) the word "Definitions" forming part of the heading of Chapter I shall be omitted ;

(c) in rule 1,—

- (i) in sub-rule (1), the word "international" shall be omitted ;
- (ii) sub-rule (2) shall be omitted ;
- (iii) for sub-rule (3) the following sub-rule shall be substituted, namely :—

'(3) For the purposes of these rules, 'carriage by air, not being international carriage means any carriage in which according to the intention of the parties, the place of departure and the place of destination are both situated in India and there is no agreed stopping place outside India."

- (iv) in sub-rule (4), the portion beginning with the words 'whether it had been agreed' and ending with words 'within the territory of the same State' shall be omitted ;

(d) for rule 2, the following rule shall be substituted, namely :—

2. These rules shall not apply—

- (i) to carriage by air in any aircraft belonging to, or exclusively employed for the purposes of the armed forces of the Union ;
- (ii) to carriage by air, performed by the Government, whether Central or State ;
- (iii) to carriage of mails ;
- (iv) to carriage by air of persons performed for the purpose of training of such persons ;
- (v) to carriage by aircraft belonging to or operated by the Civil Aviation Training Centre of the Government of India or a Club, whose main purpose is to impart training in flying or gliding, whether such aircraft is engaged in carrying persons for the purposes of training or otherwise ;
- (vi) to carriage of cargo or persons performed for the purpose of dropping goods from an aircraft ;
- (vii) to carriage of employees of the carrier when they are carried for the purpose of performing any duties assigned to them by the carrier on the aircraft."

(e) in Chapter II, parts I and II containing rules 3 and 4 shall be omitted.

(f) in rule 5,—

- (i) for sub-rule (1), the following sub-rule shall be substituted, namely :—

"(1) Every carrier of cargo has right to require the consignor to make out and hand over to him an air-way-bill";

- (ii) in sub-rule (2), the word 'irregularity' and the words 'subject to provisions of rule 9' shall be omitted ;

(g) rules 6, 8 and 9 shall be omitted ;

(h) in rule 10,—

- (i) in sub-rule (1), after the words 'Air-way-bill' the words "if any" shall be inserted ;

(ii) in sub-rule (2), the word 'irregularity' shall be omitted.

(i) in rule II,—

(i) in sub-rule (2), after the words 'air-way-bill' the words "if any" shall be inserted;

(ii) for sub-rule (2) the following sub-rule shall be substituted, namely:—

"(2). Any statements in the air-way-bill relating to the weight, dimensions and packing of the cargo or relating to number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; any such statements relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been and are stated in the air-way-bill to have been checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo";

(j) in rule 12,—

(i) in sub-rule (1), for the words 'consignee named in the air-way-bill' the words "original consignee" shall be substituted;

(ii) sub-rule (3) shall be omitted;

(iii) in sub-rule (4), for the words "the waybill" the words "air waybill, if any" shall be inserted;

(k) in rule 13, in sub-rule (1) for the words 'to hand over to him in the air waybill and to deliver the cargo to him, on payment of the charges due on complying with the conditions of carriage set out in the air waybill', the words "to deliver the cargo to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of the contract of carriage", shall be substituted;

(l) in rule 15,—

(i) for sub-rule (2) the following sub-rule shall be substituted, namely:—

"The provisions of rules 12, 13 and 14 can only be varied by express provisions in the air waybill or by written agreement between the parties to that effect".

(ii) in sub-rule (3) after the words 'negotiable air waybill' the words "if any" shall be inserted.

(m) in rule 16, in sub-rule (1) for the words 'attach to the air waybill such documents as are necessary to meet the formalities of customs', the words "documents as are necessary to meet the formalities of customs, excise" shall be substituted;

(n) for rule 19, the following rules shall be substituted, namely:—

"19. In the absence of a contract to the contrary, the carrier is not to be liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo."

(o) for rule 20, the following rule shall be substituted, namely:—

"20. In the carriage of baggage and cargo the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures."

(p) in rule 22,—

(i) for sub-rule (1) the following sub-rules shall be substituted, namely:—

"(1) In the event of death of a passenger, or any bodily injury or wound suffered by a passenger which results in a permanent disablement incapacitating him from engaging in or being occupied with his usual business or occupation, the liability of the carrier for each passenger shall be Rs. 1,00,000, if the passenger be 12 or more years of age and Rs. 50,000, if the passenger be below 12 years of age on the date of the accident;

(1A) In the event of wounding of a passenger or any bodily injury suffered by the passenger which results in a temporary disablement entirely preventing an injured passenger from attending to his usual business or occupation or duties, the liability of the carrier for each passenger shall be limited to a sum calculated at the rate of Rs. 100 per day for every day during which he continues to be so disabled or a sum of Rs. 20,000, whichever is less."

- (ii) in clause (a) of sub-rule (2) for the figures and words "250 francs", the words "rupees one hundred and twenty-five" shall be substituted ;
- (iii) in sub-rule (3) for the figures and words "5,000 francs", the words "rupees five hundred" shall be substituted ;
- (iv) sub-rule (5) shall be omitted ;
- (q) in rule 23, in sub-rule (1) for the words "any provision" the words "any provision in a contract of carriage" shall be substituted ;
- (r) in rule 27,—
 - (i) in sub-rule (1) for the word "document", the word "contract" shall be substituted ;
 - (ii) in sub-rule (3), for the words "in writing upon the document of carriage or by separate" the word "by" shall be substituted ;
- (s) rule 29 shall be omitted ;
- (t) in rule 32, in sub-rule (2) for the words "inserting in the document of air carriage," the words "a 'agreeing to special'" shall be substituted ;
- (u) for rule 33 the following rule shall be substituted, namely :—

"33. Any clause contained in the contract and any special agreement entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Schedule shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo, arbitration clauses are allowed subject to these rules";
- (v) in rule 34 for the word 'regulations', the word "stipulations" shall be substituted ;
- (w) rule 35 is omitted.

NOTE :—The provisions of sections 4, 5 and 6 and the rules contained in the Second Schedule as so excepted, adopted and modified are for the convenience of reference set out in the Annexure to this notification.

ANNEXURE

(Sections 4, 5 and 6 and Schedule II as excepted, adopted and modified.)

- 4.(1) Omitted.
- 4.(2) Omitted.
- 4.(3) Omitted.

4. (4) Any reference in the Second Schedule, as applicable to carriage by air not being international carriage by air, to agents of the carrier shall be construed as including a reference to servants of the carrier.

5. (1) Notwithstanding anything contained in the Indian Fatal Accidents Act, 1855 or any other enactment or rule of law in force in any part of India, the rules contained in the Second Schedule as applicable to the carriage by air, not being international carriage by air, shall, in all cases to which those rules apply, determine the liability of a carrier in respect of the death of a passenger.

(2) The liability shall be enforceable for the benefit of such of the members of the passenger's family as sustained damage by reason of his death.

Explanation.—In this sub-section, the expression 'member of a family' means wife or husband, parent, step-parent, grand-parent, brother, sister, half-brother, half-sister, child, step-child and grand child :

Provided that in deducing any such relationship as aforesaid any illegitimate person and any adopted person shall be treated as being, or as having been, the legitimate child of his mother and reputed father or, as the case may be, of his adopters.

(3) An action to enforce the liability may be brought by the personal representative of the passenger or by any person for whose benefit the liability is under sub-section (2) enforceable, but only one action shall be brought in India in respect of the death of any one passenger, and every such action by whomsoever brought shall be for the benefit of all such persons so entitled as aforesaid as either are domiciled in India or not being domiciled there express a desire to take the benefit of the action.

(4) Subject to the provisions of sub-section (5), the amount recovered in any such action after deducting any costs not recovered from the defendant, shall be divided between the persons entitled in such proportion as the Court may direct.

(5) The Court before which any such action is brought may, at any stage of the proceedings make any such order as appears to the Court to be just and equitable in view of the provisions of the Second Schedule, as applicable to carriage by air not being international carriage by air limiting the liability of a carrier.

THE SECOND SCHEDULE

(As applicable to carriage by air not being international carriage)

RULES

CHAPTER I

SCOPE

1. (1) These rules apply to all carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. They apply also to such carriage when performed gratuitously by an air transport undertaking.

(2) Omitted.

(3) For the purposes of these rules, 'carriage by air not being international carriage means any carriage in which according to the intention of the parties, the place of departure and the place of destination are both situated in India and there is no agreed stopping place outside India

(4) Carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of these rules, to be one undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation.

2. These rules do not apply—

- (i) to carriage by air in any aircraft belonging to, or exclusively employed for the purposes of the armed forces of the Union ;
- (ii) to carriage by air, performed by the Government, whether Central or State;
- (iii) to carriage of mails ;
- (iv) to carriage by air of persons performed for the purpose of training of such persons ;
- (v) to carriage by aircraft belonging to or operated by the Civil Aviation Training Centre of the Government of India or a Club, whose main purpose is to impart training in flying or gliding, whether such aircraft is engaged in carrying persons for the purposes of training or otherwise ;
- (vi) to carriage of cargo or persons performed for the purpose of dropping goods from an aircraft ;
- (vii) to carriage of employees of the carrier when they are carried for the purpose of performing any duties assigned to them by the carrier on the aircraft.

CHAPTER II

DOCUMENTS OF CARRIAGE

Parts I and II containing rules 3 and 4 omitted.

PART III—Air-way-bill

5. (1) Every carrier of cargo has a right to require the consignor to make out and hand over to him an air-way-bill.

(2) The absence or loss of this document does not affect the existence or the validity of the contract or carriage which shall be nonetheless governed by these rules.

6. Omitted.

7. The carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air-way-bill when there is more than one package.

8. Omitted.

9. Omitted.

10. (1) The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statement relating to the Cargo which he inserts in the air-way-bill, if any.

(2) The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable by reason of incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor.

11. (1) The air-way-bill, if any, is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of the receipt of the cargo and the conditions of carriage.

(2) Any statements in the air-way-bill relating to the weight, imensions and packing of the cargo or relating to number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; any such statements relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air-way-bill to have been checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

12. (1) Subject to his liability to carry out all his obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the aerodrome of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of journey to a person other than the original consignee or by requiring it to be returned to the aerodrome of departure. He must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and he must repay any expenses occasioned by the exercise of this right.

12. (2) If it is impossible to carry out the orders of the consignor, the carrier must so inform him forthwith.

12. (3) Omitted.

12. (4) The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with rule 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the air-way-bill, if any, or the cargo, or if it cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

13. (1) Except in the circumstances set out in the preceding rule, the consignee is entitled on arrival of the cargo at the place of destination to require the carrier to deliver the cargo to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of the contract of carriage.

13. 3. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

(3) If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to put into force against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

14. The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by rules 12 and 13, each in his own name, whether he is acting in his own interest or in the interest of another, provided that he carries out the obligations imposed by the contract.

15. (1) Rules 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor or the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

(2) The provisions of rules 12, 13 and 14 can only be varied by express provisions in the air-way-bill or by written agreement between the parties to that effect.

(3) Nothing in these rules prevents the issue of a negotiable air-way-bill, if any.

16. The consignor must furnish such information and documents as are necessary to meet the formalities of customs, excise, octroi or police before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier or his servants or agents.

(2) The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER

17. The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

18. (1) The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered baggage or any cargo, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

(2) The carriage by air within the meaning of the preceding sub-rule comprises the period during which the baggage or cargo is in charge of the carrier, which in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.

(3) The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air.

19. In the absence of a contract to the contrary, the carrier is not to be liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo.

20. In the carriage of baggage and cargo the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

21. If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

22. (1) In the event of death of a passenger, or any bodily injury or wound suffered by a passenger which results in a permanent disablement incapacitating him from engaging in or being occupied with his usual business or occupation, the liability of the carrier for each passenger shall be Rs. 1,00,000/- if the passenger be 12 or more years of age and Rs. 50,000/- if the passenger be below 12 years of age on the date of the accident ;

(1) (a) In the event of wounding of a passenger or any bodily injury suffered by the passenger which results in a temporary disablement entirely preventing an injured passenger from attending to his usual business or occupation or duties, the liability of the carrier for each passenger shall be limited to a sum calculated at the rate of Rs. 100/- per day for every day during which he continues to be so disabled or a sum of Rs. 20,000/- whichever is less.

(2) (a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of Rupees one hundred and twenty-five per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

(b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or the same air-way bill the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

(3) As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to rupees five hundred per passenger.

(4) The limits prescribed in this rule shall not prevent the Court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the Court costs and of the other expenses of litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damage awarded, excluding Court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

(5) *Omitted.*

23. (1) Any provision in a contract of carriage tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in these rules shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract which shall remain subject to the provisions of these rules.

(2) Sub-rule (1) of this rule shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice or the cargo carried.

24. (1) In the cases covered by rules 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in these rules.

(2) In the cases covered by the rule 17 the provisions of the preceding sub-rule also apply, without prejudice to the questions as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

25. The limits of liability specified in rule 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.

26. (1) If a action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which these rules relate, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under rule 22.

(2) The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents in that case, shall not exceed the said limits.

(3) The provisions of sub-rules (1) and (2) of this rule shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

27. (1) Receipt by the person entitled to delivery of baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the contract of carriage.

(2) In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal.

(3) Every complaint be made by notice in writing despatched within the times aforesaid.

(4) Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part.

28. In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of these rules against those legally representing his estate.

29. *Omitted.*

30. (1) The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date of which the carriage stopped.

(2) The method of calculating the period of limitation shall be determined by the law of the Court seized of the case.

31. (1) In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in sub-rule (3) of rule 1, each carrier who accepts passengers baggage or cargo is subjected to the rules set out in this Schedule, and is deemed to be one of the contracting parties to the contract of the carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under his supervision.

(2) In the case of carriage of this nature, the passenger or his representative can take action only against the carrier who performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

(3) As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the first carrier, and further, each may take action against the carrier who performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

CHAPTER IV

PROVISIONS RELATING TO COMBINED CARRIAGE

32. (1) In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Schedule apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air, falls within the terms of rule 1.

(2) Nothing in this Schedule shall prevent the parties in the case of combined carriage from agreeing to special conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Schedule are observed as regards the carriage by air.

CHAPTER V

GENERAL AND FINAL PROVISIONS

33. Any clause contained in the contract and any special agreement entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Schedule shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo, arbitration clauses are allowed subject to these rules.

34. Nothing contained in this Schedule shall prevent the carrier either from refusing to enter into any contract of carriage, or from making stipulations which do not conflict with the provisions of this Schedule.

35. Omitted.

36. The expression "days" when used in these rules means current days, not working days.

[No. Av. 11012/8/72-A]

N. KHOSLA, Jt. Secy.

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 मार्च, 1973

विमानबहन अधिनियम, 1972 का ऐसे विमानबहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय न हों, लागू होना

एस० ओ० 186 (अ).—विमानबहन अधिनियम, 1972 (1972 का 69) की धारा 8 की उपधारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और भारत सरकार के भूतपूर्व परिवहन मंत्रालय (नागर विमानन स्कंध) की अधिसूचना सं० सा०का०नि० 1967, तारीख 17 दिसम्बर, 1963 को, उन बातों के सिवाय, जो कि की जा चुकी हैं या की जाने से रह गई हैं, अधिकांत करते हुए, केन्द्रीय सरकार यह निदेश देती है कि अधिनियम की धारा 4, धारा 5 और 6 तथा उक्त अधिनियम की द्वितीय अनुसूची में अन्तर्विष्ट नियम, उक्त द्वितीय अनुसूची में यथापरिभाषित सब विमानबहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानबहन न हों, बहन करने वाले वायुयान की राष्ट्रिकता को विचार में लाए बिना, निम्नलिखित उपवादों, अनुकुलों और उपान्तरों के अधीन, 1 अप्रैल, 1973 से लागू होंगे, अर्थात्:—

1. उक्त अधिनियम में, —

धारा 4 में,

((i) उपधारा (1), (2) और (3) का लोप किया जायगा ;

(ii) उपधारा (4) में “द्वितीय अनुसूची” शब्दों के पूर्व विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानवहन न हो, तथा लागू” शब्द अन्तःस्थापित किये जायें ;

2. धारा 5 में,

(i) उपधारा (1) में प्रथम अनुसूची और द्वितीय अनुसूची” शब्दों के स्थान पर “विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानवहन न हो, यथा लागू द्वितीय अनुसूची” शब्द रखे जायेंगे ;

(ii) उपधारा (5) में “हस अधिनियम की” शब्दों से प्रारम्भ होने वाले और “प्रतीत हों” शब्दों से समाप्त होने वाले भाग के स्थान पर “विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानवहन न हो, यथा लागू द्वितीय अनुसूची के उपबन्धों की दृष्टि से कोई ऐसा आदेश दे सकेगा, जो न्यायालय को न्यायसंगत और साम्यापूर्ण प्रतीत हों” शब्द रखे जाएंगे ;

3. धारा 6 का लोप किया जायेगा ;

4. द्वितीय अनुसूची में,

(क) “द्वितीय अनुसूची” शीर्षक के नीचे आने वाले “(धारा 4 देखिए)” कोष्ठकों, शब्दों और अंक के स्थान पर “(विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय वहन न हों, यथा लागू)” कोष्ठक और शब्द रखे जाएंगे ;

(ख) अध्याय 1 के शीर्षक का भाग रूप “परिभाषाएं” शब्द का लोप किया जाएगा ;

(ग) नियम 1 में, —

(i) उपनियम (1) में, “अन्तर्राष्ट्रीय” शब्द का लोप किया जाएगा ;

(ii) उपनियम (2) का लोप किया जाएगा ;

(iii) उपनियम (3) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखा जाएगा, अर्थात्:—

“(3) इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, “विमानवहन जो अन्तर्राष्ट्रीय वहन न हो” से ऐसा कोई वहन अभिप्रेत है जिसमें पक्षकारों के आशय के अनुसार प्रस्थान का स्थान और गंतव्य स्थान, दोनों भारत में स्थित हों, और भारत के बाहर रुकने का कोई करार-स्थान न हों ।” ;

(iv) उपनियम (4) में, “चाहे वह एक संविदा” शब्दों से प्रारम्भ होने वाले और “राज्यक्षेत्र के भीतर की जानी हैं ” शब्दों से समाप्त होने वाले भाग का लोप किया जाएगा ;

(घ) नियम 2 के स्थान पर निम्नलिखित नियम रखा जाएगा, अर्थात् :—

“2. ये नियम —

(i) संघ के सशस्त्र बल के या उनके प्रयोजनों के लिए अनन्यतः नियुक्त किसी वायुयान में विमानवहन को ;

(ii) केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार द्वारा किये गये विमानवहन को ;

(iii) डाक-वहन को ;

- (iv) ऐसे व्यक्तियों के निमानबहन को, जो ऐसे व्यक्तियों के प्रशिक्षण के प्रयोजन के लिए किया गया हो ;
- (V) भारत सरकार के नागर विमानन प्रशिक्षण केन्द्र या किसी क्लब के या उसके द्वारा प्रचालित वायुयान द्वारा बहन को, जिसका मुख्य प्रयोजन उड़ान या ग्लाइडिंग में प्रशिक्षण देना हो, चाहे ऐसा अवयुयान प्रशिक्षण के प्रयाजनों के लिए व्यक्तियों के ले जाने में या अन्यथा लगा हुआ हो ;
- (Vi) किसी वायुयान से माल को छोड़ने के प्रयोजन के लिए किए गए स्थोरा या व्यक्तियों के बहन को ;
- (Vii) किसी वाहक के कर्मचारियों के बहन को, जब वे वायुयान पर वाहक द्वारा उन्हें समनुदिष्ट किसी कर्तव्य का पालन करने के प्रयोजन के लिए ले जाये जाएं लागू नहीं होंगे ।” ;
- (ङ) अध्याय 2 में, भाग I और II का जिनमें नियम 3 और 4 आते हैं, लोप किया जायगा ;
- (च) नियम 5 में —
- (i) उपनियम (1) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखा जाएगा, अर्थात् :—
- “(i) स्थोरा के प्रत्येक वाहक को यह अधिकार है कि वह परेषक से विमान यात्रा पत्र बनाने और उसे सौंपने की अपेक्षा करे ” ;
- (ii) उपनियम (2) में, “उसमें अनियमितता” शब्दों और “नियम 9 के उपबन्धों के अधीन” शब्दों का लोप किया जाएगा ;
- (छ) नियम 6, 8 और 9 का लोप किया जाएगा ;
- (ज) नियम 10 में, —
- (i) उपनियम (1) में, “विमान यात्रा पत्र” शब्दों के पश्चात् “यदि कोई हो” शब्द अन्तःस्थापित किये जायेंगे ;
- (ii) उपनियम (2) में, “अनियमितता ” शब्द का लोप किया जाएगा ;
- (झ) नियम 11 में, —
- (i) उपनियम (1) में, “विमान यात्रा पत्र” शब्दों के पश्चात् “यदि कोई हो” शब्द अन्तःस्थापित किये जायेंगे ;
- (ii) उपनियम (2) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखा जायेगा , अर्थात् :
- “(2). विमान यात्रा पत्र में स्थोरा के भार, परिभाष और पैकिंग से सम्बन्धित या पैकेजों की संख्या से सम्बन्धित कोई कथन कथित तथ्यों के प्रथम दृष्टया साक्ष्य हैं; कोई ऐसे कथन, जो स्थोरा की मात्रा और आयतन दशा के सम्बन्ध में हैं, वाहक के विरुद्ध साक्ष्य नहीं होंगे सिवाय

उस दशा के जब उसने उन दोनों की जांच पड़ताल परेषक की उपस्थिति में की हो और विमान यात्रा पत्र में ऐसा करने का कथन हो या स्थोरा की प्रकट दशा से सम्बन्धित हों ”;

(अ) नियम 12 में, —

- (i) उपनियम (1) में, “विमान यात्रा पत्र में नामित व्यक्तित्व” शब्दों के स्थान पर “मूल परेषिती” शब्द रखे जायेंगे ;
- (ii) उपनियम (3) का लोप किया जायगा ;
- (iii) उपनियम (4) में “यात्रा पत्र, शब्दों के स्थान पर “विमान यात्रा पत्र, यदि कोई हो” शब्द अन्तः स्थापित किये जायेंगे ;
- (द) नियम 13 में, उपनियम (1) में शोध्य प्रभारों के संदाय पर और विमान यात्रा पत्र में उल्लिखित वहन की शर्तों का अनुपालन करते पर, वाहक से विमान यात्रा पत्र को सौंपते और उसे माल का परिदान करने की अपेक्षा करने का हकदार है “शब्दों के स्थान पर “शोध्य प्रभारों के संदाय पर और वहन की संविदा की शर्तों का अनुपालन करते पर, वाहक से उसे स्थोरा का परिदान करने की अपेक्षा करने का हकदार है शब्द रखे जाएंगे;

(ठ) नियम 15 में, —

- (i) उपनियम (2) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखा जाएगा, अर्थात :—
“नियम 12, 13 और 14 के उपबन्धों में विमान यात्रा पत्र में अभिव्यक्त उपबन्धों द्वारा या पक्षकारों के बीच उस प्रभाव के लिखित करार द्वारा ही फेर फार किया जा सकता है ।
- (ii) उपनियम (3) में पराक्रम्य विमान यात्रा पत्र शब्दों के पश्चात् “यदि कोई हो शब्द अन्तःस्थापित किए जाएंगे ;

(ड) नियम 16 में, उपनियम (1) में प्रस्तुत करेगा और विमान यात्रा पत्र के साथ ऐसे दस्तावेज संलग्न करेगा जो परेषिती को स्थोरा का परिदान कर सकने के पूर्व सीमा-शुल्क, चुंगी या पुलिस की औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक हैं शब्दों के स्थान पर “और दस्तावेज प्रस्तुत करेगा जो परेषिती को स्थोरा का परिदान कर सकने के पूर्व सीमा-शुल्क, उत्पादन-शुल्क, चुंगी या पुलिस की औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक हैं” शब्द रखे जाएंगे;

(ढ) नियम 19 के स्थान पर निम्नलिखित नियम रखा जाएगा, अर्थात :—

“19 प्रतिकूल संविदा न होने पर, वाहक, यात्रियों, यात्री सामान या स्थोरा को विमानवहन में विलम्ब द्वारा हुए नुकसान के लिए दायी नहीं है ।”

(अ) नियम 20 के स्थान पर निम्नलिखित नियम रखा जाएगा, अर्थात :—

“20 यात्री सामान और स्थोरा के वहन में वाहक दायी नहीं है, यदि वह साभित कर देता है कि नुकसान उपेक्षापूर्वक विमान चालन से या वायुयान के व्यवहार में या दिक चालन में उपेक्षा के कारण हुआ था और अन्य सब बातों में उसने और

उसके अभिकर्ताओं ने नुकसान से बचने के लिए समस्त अवश्यक उपाय किए हैं या उसके या उनके लिए ऐसे उपाय करना असंभव था।”;

(त) नियम 22 में, —

(i) उपनियम (1) के स्थान पर निम्नलिखित उपनियम रखे जाएंगे, अर्थात् :—

“(1) किसी यात्री की मृत्यु होने या किसी यात्री को हुई किसी शारीरिक क्षति या घाव की दिशा में, जिसके परिणामस्वरूप ऐसी स्थायी निःशक्तता हो जाए जिससे वह अपने सामान्य कारबार या उपजीविका में लगे रहने या करते रहने में असमर्थ हो जाता हो, प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व, यदि घटना की तारीख को यात्री की आयु 12 वर्ष या उससे अधिक है तो, 1,00,000 रुपये और यदि यात्री की आयु 12 वर्ष से कम है तो, 50,000 रु० ;

(1क) किसी यात्री के ग्राहत होने या किसी यात्री को हुई किसी शारीरिक क्षति की दशा में, जिसके परिणामस्वरूप ऐसी अस्थायी निःशक्तता हो जाए जिससे वह क्षतिग्रस्त यात्री अपने सामान्य कारबार या उपजीविका या काम पूर्ण रूप से न कर सकता हो, प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व, प्रत्येक ऐसे दिन के लिए जिसके दौरान वह इस प्रकार निःशक्त बना रहे, 100 रु० प्रति दिन की दर से संगणित राशि या 20,000 रु० की राशि तक, जो भी कम हो, सीमित होगा।;

(ii) उपनियम (2) के खंड (क) में “250 फ्रैंक” अंकों और शब्द के स्थान पर “एक सौ पच्चीस रुपए” शब्द रखे जाएंगे;

(iii) उपनियम (3) में “5,000 फ्रैंक” अंकों और शब्द के स्थान पर “पांच सौ रुपए” शब्द रखे जाएंगे ;

(iv) उपनियम (5) का लोप किया जाएगा;

(थ) नियम 23 में उपनियम (1) में “कोई उपबन्ध” शब्दों के स्थान पर “वहन की संविदा का कोई उपबन्ध” शब्द रखे जाएंगे ;

(द) नियम 27 में,—

(i) उपनियम (1) में “दस्तावेज” शब्द के स्थान पर “संविदा” शब्द रखा जाएगा;

(ii) उपनियम (3) में, “लिखित में वहन के दस्तावेज पर या पृथक लिखित सूचना द्वारा” शब्दों के स्थान पर “लिखित सूचना द्वारा” शब्द रखे जाएंगे ;

(ध) नियम 29 का लोप किया जाएगा;

(न) नियम 32 में, उपनियम (2) में “शर्तों को विमानवहन के दस्तावेज में अन्तः स्थापित करने” शब्दों के स्थान पर “विशेष शर्तों का करार करने” शब्द रखे जाएंगे ;

(प) नियम 33 के स्थान पर निम्नलिखित नियम रखा जाएगा, अर्थातः—

“33. संविदा में अन्तर्विष्ट कोई खण्ड और नुकसान होने के पहले किया गया कोई विशेष करार, जिनके द्वारा पक्षकारों का तात्पर्य इस अनुसूची द्वारा अधिकथित नियमों का अतिलंघन करना है, अकृत और शून्य होंगे। तथापि स्थोरा के बहन के लिए, इन नियमों के अधीन, माध्य स्तर खंड अनुज्ञात हैं।”

(फ) नियम 34 में “विनियम बनाने” शब्दों के स्थान पर “अनुबन्ध करने” शब्द रखे जाएंगे ;

(ब) नियम 35 का लोप किया जाएगा।

टिप्पण :—धारा 4, 5 और 6 तथा द्वितीय अनुसूची में अन्तर्विष्ट नियम, जैसा कि वे अप-वाधित, अनुकूलित और उपान्तरित हैं, अधिसूचना के उपाबन्ध में उपवर्णित निर्देश की सुविधा के लिए हैं।

उपाबन्ध

(अपवादित, अनुकूलित और उपान्तरित के रूप में धारा 4 और अनुसूची II)

धारा 4:

4. (1) —————लुप्त की जा रही हैं।

4. (2) —————लुप्त की जा रही हैं।

4. (3) —————लुप्त की जा रही हैं।

4. (4) विमानबहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानबहन न हो, यथा लागू द्वितीय अनुसूची में बाहक के अभिकर्ताओं के प्रति निर्देश का अर्थ बाहक के सेवकों के प्रति निर्देश को सम्मिलित करते हुए लगाया जायगा।

5. (1) भारतीय घातक दुर्घटना अधिनियम, 1855 या भारत के किसी भाग में प्रवृत्त किसी अन्य अधिनियमिति या विधि के नियम में किसी बात के होते हुए भी, विमान बहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानबहन न हो, यथा लागू द्वितीय अनुसूची ; अन्तर्विष्ट नियम, उन सभी मामलों में जिनको वे नियम लागू होते हैं, यात्री की मृत्यु की बाबत बाहक के दायित्व को अवधारित करेंगे।

(2) दायित्व यात्री के कुटुम्ब के ऐसे सदस्यों के पायदे के लिए प्रवर्तनीय होगा जिनका उसकी मृत्यु के कारण नुकसान हुआ है।

स्पष्टीकरण :—इस उपधारा में, ‘कुटुम्ब के सदस्य’ पद से पत्नी या पति, माता-पिता, सौतेले माता-पिता, पितामह-पितामही, मातामह-मातामही, भाई, बहन, सौतेली बहन, संतान, सौतेली संतान, पौत्र-पौत्री और दौहित्र-दौहित्री, अभिप्रेत हैं;

परन्तु यथा पूर्वोक्त किसी ऐसी नातेदारी का निर्णय करने में यह माना जाएगा कि कोई अधर्मज व्यक्ति और कोई दत्तक व्यक्ति, यथास्थित, उसकी माता तथा प्रतिष्ठित पिता या उसके दत्तकगृहीताओं की धर्म संतान है या था।

(3) दायित्व को प्रवृत्त कराने की कोई भी कार्यवाही यात्री के वैयक्तिक प्रतिनिधि द्वारा या किसी भी व्यक्ति द्वारा जिसके फायदे के लिए उपधारा (2) के अधीन दायित्व प्रवर्तनीय है, की जा सकेगी, किन्तु किसी एक यात्री की मृत्यु के बारे में भारत में केवल एक कार्यवाही की जायगी, और ऐसी प्रत्येक कार्यवाही चाहे किसी के द्वारा की गई हो, ऐसे सभी व्यक्तियों के फायदे के लिए होगी जो यथापूर्वोक्त रूप में इस प्रकार हकदार हैं, जो या तो भारत में अधिवासित हैं या वहां अधिवासित नहीं हैं, जिन्होंने कार्यवाही का फायदा लेते की वांछा अभिव्यक्त की है।

(4) उपधारा (5) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी ऐसी कार्यवाही में वसूल की गई रकम, प्रतिवादी से वसूल न किए गए किन्हीं खर्चों की कटौती करने के पश्चात् हकदार व्यक्तियों के बीच ऐसे अनुपात में विभाजित की जाएगी जो न्यायालय निदेश करे।

(5) वह न्यायालय जिसके समक्ष ऐसी कोई कार्यवाही की जाती है, कार्यवाहियों के किसी भी प्रक्रम पर, विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय विमानवहन न हो, यथा लागू द्वितीय अनुसूची के उपबन्धों की दृष्टि से कोई ऐसा आदेश दे सकेगा, जो न्यायालय को व्यवसंगत और सम्पूर्ण प्रतीत हैं।

6. ————— सुप्त की जा रही है।

द्वितीय अनुसूची

(विमानवहन को, जो अन्तर्राष्ट्रीय वहन न हो, यथा लागू)

नियम

अध्याय—1

परिधि

1. (1) ये नियम वायुयान द्वारा पारिश्रमिक के लिए व्यक्तियों, यात्री सामान या स्योरा के सब वहन को लागू होते हैं। ये ऐसे वहन को भी लागू होते हैं जब प्रतिफल के किसी वायु परिवहन उपक्रम द्वारा किया जाता हो।

(2) सुप्त किया जा रहा है।

(3) इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, “विमानवहन, जो अन्तर्राष्ट्रीय वहन न हो” से ऐसा कोई वहन अभिप्रेत है जिसमें पक्षकारों के आशय के अनुसार प्रस्थान का स्थान और, गंतव्य स्थान, दोनों भारत में स्थित हों और भारत के बाहर रुकने का कोई करार स्थान न हो।

(4) अनेक आनुक्रमिक विमानवाहकों द्वारा किया जाने वाला वहन, इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, एक अभिभक्त वहन समझा जाएगा, यदि पक्षकारों द्वारा एक संक्रिया के रूप में माना गया है।

2. ये नियम—

(i) संघ के सशस्त्र बल के या उनके प्रयोजनों के लिए अनन्यतः नियुक्त किसी वायुयान में विमानवहन को;

- (ii) केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार द्वारा किए गए विमानवहन को;
- (iii) डाक वहन को,
- (iv) ऐसे व्यक्तियों के विमानवहन को, जो ऐसे व्यक्तियों के प्रशिक्षण के प्रयोजन के लिए किया गया हो;
- (v) भारत सरकार के नागर विमान प्रशिक्षण केन्द्र या किसी क्लब के या उसके द्वारा प्रचालित वायुयान द्वारा वहन को, जिसका मुख्य प्रयोजन उड़ान या ग्लाइडिंग में प्रशिक्षण देना हो, चाहे ऐसा वायुयान प्रशिक्षण के प्रयोजनों के लिए व्यक्तियों के ले जाने में या अन्यथा लगा हुआ हो ;
- (vi) किसी वायुयान से माल को छोड़ने के प्रयोजन के लिए किए गए स्थोरा या व्यक्तियों के वहन को;
- (vii) किसी वाहक के कर्मचारियों के वहन को, जब वे वायुयान पर वाहक द्वारा उन्हें द्वारा समनुदिष्ट किसी कर्तव्य का पालन करने के प्रयोजन के लिए ले जाए जाएं, लागू नहीं होंगे ।”

अध्याय—2

वहन के दस्तावेज

भाग 1 और 2 जिनमें नियम 3 और 4 आते हैं लुप्त किए जा रहे हैं ।

भाग 3—विमान यात्रा पत्र

5. (1) स्थोरा के प्रत्येक वाहक को यह अधिकार है कि वह परेषक से विमान यात्रा पत्र बनाने और सौंपने की अपेक्षा करे ।

(2) इस दस्तावेज के न होने पर या उसके खो जाने से वहन की संबिदा के अस्तित्व या वैधता पर प्रभाव नहीं होगा जो इसके होते हुए भी इन नियमों द्वारा शासित होगी ।

6. लुप्त किया जा रहा है ।

7. जब एक से अधिक पैकेज हों तो स्थोरा के वाहक को अधिकार है कि वह परेषक से पृथक विमान यात्रा पत्र बनाने की अपेक्षा करे ।

8. लुप्त किया जा रहा है ।

9. लुप्त किया जा रहा है ।

10. (1) परेषक, स्थोरा से सम्बन्धित उन विशिष्टियों और कथनों की शुद्धता के लिए उत्तरदायी है जो वह विमान यात्रा पत्र, यदि, कोई हो, में अतःस्थापित करे ।

(2) परेषक द्वारा दी गई विशिष्टियों और कथनों की अशुद्धता या अपूर्णता के कारण वाहक या किसी अन्य व्यक्ति को, जिसके प्रति वाहक दायी हो, हुए सब नुकसान के लिए परेषक वाहक की क्षतिपूर्ति करेगा ;

11. (1) विमान यात्रा पत्र, यदि कोई हो, संविदा के सम्पन्न होने का, स्थोरा की प्राप्ति का और वहन की शर्तों का प्रथम दृष्टया साक्ष्य है।

(2) विमान यात्रा पत्र में स्थोरा के भार, परिमाण और पैकिंग से सम्बन्धित या पैकेजों की संख्या से सम्बन्धित कोई कथन, कथित तथ्यों के प्रथम दृष्टया साक्ष्य हैं; कोई ऐसे कथन जो स्थोरा की यात्रा, आयतन और दशा के संबंध में हैं, वाहक के विरुद्ध साक्ष्य नहीं होंगे सिवाय उस दशा के जब उसने उन दोनों की जांच पड़ताल परेषक की उपस्थिति में की हो और विमान यात्रा पत्र में ऐसा करने का कथन हो या स्थोरा की प्रकट दशा से सम्बन्धित हों।

12. (1) वहन की संविदा के अधीन अपनी समस्त बाध्यताओं का पालन करने के अपने दायित्व के अधीन रहते हुए, परेषक को स्थोरा को प्रस्थान या गंतव्य विमानक्षेत्र पर उनको वापस लेकर या किसी उतरने के स्थान पर यात्रा के दौरान उनको रोक कर या मूल परेषिती के अतिरिक्त किसी अन्य व्यक्ति को गंतव्य स्थान पर या यात्रा के दौरान में स्थोरा के परिधान की मांग करके या प्रस्थान के विमान क्षेत्र पर उसको वापस भिजवाने की अपेक्षा करके निपटाने का अधिकार है। वह निपटाने के इस अधिकार का प्रयोग इस प्रकार नहीं करेगा जिससे कि वाहक या अन्य परेषकों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़े और वह इस अधिकार के प्रयोग द्वारा हुए किसी खर्चों का प्रति संदाय करेगा।

(2) यदि परेषक के आदेशों का पालन करना असम्भव है तो वाहक उसे तुरन्त सूचित करेगा।

(3) लुप्त किया जा रहा है।

(4) नियम 13 के अनुसार परेषिती का अधिकार प्रारम्भ होते ही परेषक को प्रदत्त अधिकार समाप्त हो जाता है। तथापि, यदि परेषिती विमान यात्रा पत्र, यदि कोई हो, या स्थोरा को प्रति-ग्रहण करने से इंकार करता है, या यदि उसमें सम्पर्क नहीं किया जा सकता है तो परेषक को निपटाने का उसका अधिकार पुनः प्राप्त हो जाता है।

13. (1) पूर्ववर्ती नियम में उपवर्णित परिस्थितियों के सिवाय, परेषिती गंतव्य स्थान पर स्थोरा के आने पर, शोध प्रभारों के संदाय पर और वहन की संविदा की शर्तों का अनुपालन करने पर, वाहक से उसे स्थोरा का परिधान करने की अपेक्षा करने का हकदार है।

(2) जब तक कि अन्यथा कगर नहीं किया गया है, वाहक का यह कर्तव्य है कि वह जैसे ही स्थोरा आता है, परेषिती को सूचना दे।

(3) यदि वाहक स्थोरा के खोने को स्वीकार करता है, या यदि स्थोरा उस तारीख के, जिसको उसे पहुंचाना चाहिए था, समाप्त के सात दिन पश्चात् ही पहुंचता है, तो परेषिती वाहक के विरुद्ध उन अधिकारी को प्रवृत्त कराने का हकदार है जो वहन की संविदा से उद्भूत होते हैं।

14. परेषक और परेषिती क्रमशः नियम 12 और 13 द्वारा उन्हें दिए गए सब अधिकारों को अपने नाम से प्रवृत्त करा सकते हैं, भले ही वे अपने हित में या किसी अन्य के हित में कार्य कर रहे हों; परन्तु यह तब जबकि वे संविदा द्वारा अधिरोपित बाध्यताओं को निभाते हैं।

15. (1) नियम 12, 13 और 14 परेषक या परेषिती के एक दूसरे से सम्बन्धों को या अन्य पक्षकारों के, जिनका अधिकार या तो परेषक से या परेषिती से व्युत्पन्न होता है, पारस्परिक संबंधों को प्रभावित नहीं करते हैं।

(2) नियम 12, 13 और 14 के उपबन्धों में विमान यात्रा पत्र में अभिव्यक्त उपबन्धों द्वारा या पक्षकारों के बीच उस प्रभाव के लिखित करार द्वारा ही फेरफार किया जा सकता है।

(3) इन नियमों की कोई भी बात परक्राम्य विमान यात्रा पत्र, यदि कोई हो, के जारी किए जाने को निवारित नहीं करती।

16. (1) परेषक ऐसी जानकारी और दस्तावेज प्रस्तुत करेगा जो परेषिती को स्थोरा का परिदान कर सकने के पूर्व सीमा-शुल्क, उत्पाद-शुल्क, चूंगी या पुलिस की औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक हैं। परेषक, किसी ऐसी जानकारी या दस्तावेज के अभाव, अपर्याप्तता या अनियमितता के द्वारा हुए किसी नुकसान के लिए वाहक के प्रति दायी है, जब तक कि नुकसान वाहक या उसके सेवकों या अभिकर्ताओं की त्रुटि के कारण न हुआ हो।

(2) वाहक ऐसी जानकारी या दस्तावेज की शुद्धता या पर्याप्तता के बारे में पूछताछ करने के लिए बाध्य नहीं है।

अध्याय—3

वाहक का दायित्व

17. वाहक, किसी यात्री की मृत्यु या उसके ग्राहत होने या यात्री को हुई किसी अन्य शारीरिक क्षति की दशा में हुए नुकसान के लिए दायी होगा, यदि घटना, जिसके कारण ऐसा नुकसान हुआ है, वायुयान पर अथवा चढ़ने या उतरने की किसी संक्रिया के दौरान हुई है।

18. (1) वाहक किसी रजिस्ट्रीकृत यात्री के सामान या किसी स्थोरा के नष्ट या खोने या उसे हुए नुकसान की दशा में नुकसान के लिए दायी है, यदि वह घटना, जिसके कारण ऐसा नुकसान हुआ है, विमान वहन के दौरान हुई है।

(2) पूर्ववर्ती उपनियम के अर्थान्तर्गत विमान वहन में ऐसी कालावधि भी समाविष्ट है जिसके दौरान यात्री-सामान या स्थोरा वाहक के भारसाधन में है चाहे किसी विमान क्षेत्र में या वायुयान पर या विमान क्षेत्र के बाहर उतरने की दशा में किसी भी स्थान पर।

(3) विमान वहन की कालावधि विमानक्षेत्र के बाहर भूमि, समुद्र या नदी द्वारा किए गए किसी वहन तक विस्तारित नहीं होती है। तथापि, यदि ऐसा वहन विमान वहन की संविदा के पालन में लदान, परिदान या यातान्तरण के प्रयोजन के लिए होता है, तो जब तक प्रतिकूल साबित न हो, यह उपधारणा है कि नुकसान विमान वहन के दौरान हुई घटना का परिणाम है।

19. प्रतिकूल संविदा न होने पर वाहक, यात्रियों, यात्री-सामान या स्थोरा को विमान वहन में विलम्ब द्वारा हुए नुकसान के लिए दायी नहीं है।

20. यात्री-सामान और स्थोरा के वहन में वाहक दायी नहीं है यदि वह साबित कर देता है कि नुकसान उपेक्षापूर्व विमान चालन से या वायुयान के व्यवहार में या दिक् चालन में उपेक्षा के कारण हुआ था और अन्य सब बातों में उसने और उसके अभिकर्ताओं ने नुकसान से बचने के लिए समस्त आवश्यक उपाय किए हैं या उसके या उनके लिए ऐसे उपाय करना असम्भव था।

21. यदि वाहक यह साबित कर देता है कि नुकसान क्षतिग्रस्त व्यक्ति की उपेक्षा के कारण या उसके योगदान से हुआ था, तो न्यायालय, अपनी विधि के उपबन्धों के अनुसार, वाहक को उसके दायित्व से पूर्णतः या भागतः विमुक्त कर सकता है ।

22. (1) किसी यात्री की मृत्यु होने या किसी यात्री को हुई किसी शारीरिक क्षति या घाव की दशा में, जिसके परिणामस्वरूप ऐसी स्थायी निःशक्तता हो जाए जिससे वह अपने सामान्य कारबार या उपजीविका में लगे रहने या करते रहने में असमर्थ हो प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व, यदि घटना की तारीख को यात्री की आयु 12 वर्ष या उससे अधिक है तो 1,00,000 रु० और यदि यात्री की आयु 12 वर्ष से कम है तो 50,000 रु० होगा ;

(1क) किसी यात्री के ग्राहत होने या किसी यात्री को हुई किसी शारीरिक क्षति की दशा में जिसके परिणामस्वरूप ऐसी अस्थायी निःशक्तता हो जाए जिससे वह क्षतिग्रस्त यात्री अपने सामान्य कारबार, उपजीविका या काम पूर्णरूप से न कर सकता हो, प्रत्येक यात्री के लिए वाहक का दायित्व प्रत्येक ऐसे दिन के लिए, जिसके दौरान वह इस प्रकार निःशक्त बना रहे, 100 रु० प्रति दिन की दर से संगठित राशि या 20,000 की राशि तक, जो भी कम हो सीमित होगा ।

(2क) रजिस्ट्रीकृत यात्री-सामान के और स्थोरा के वहन में, वाहक का दायित्व एक सौ पञ्चोस रुपये प्रति किलोग्राम की राशि तक सीमित है, जब तक कि यात्री या प्रेषक ने वाहक को पैकेज सुगुद करने के समय गंतव्य स्थान पर परिदान में हित की विशेष घोषणा न की हो और मामले में अपेक्षित होने पर अनुपूरक राशि संदत्त न की हो । उस दशा में, वाहक घोषित राशि से अनधिक राशि संदाय करने के लिए दायी होगा, जब तक कि वह यह साबित न करदे कि वह राशि गंतव्य स्थान पर परिदान के समय यात्री के या प्रेषक के वास्तविक हित से अधिक है ।

(ख) रजिस्ट्रीकृत यात्री-सामान या स्थोरा के किसी भाग के या उसमें अन्तर्विष्ट किसी वस्तु के खो जाने, उसे नुकसान या उसमें विलम्ब की दशा में, उस रकम के अवधारण में जिस तक वाहक का दायित्व सीमित हैं, गणना में लिया जाने वाला भार केवल सम्बद्ध पैकेज या पैकेजों का कुल भार होगा । ऐसा होने पर भी, जब रजिस्ट्रीकृत यात्री-सामान या स्थोरा के किसी भाग के या उसमें अन्तर्विष्ट वस्तु के खो जाने, उसे नुकसान या उसमें विलम्ब से, उसी यात्री-सामान पत्र या उसी विमान यात्रा पत्र के अन्तर्गत आने वाले पैकेजों के मूल्य पर प्रभाव पड़े तो दायित्व की सीमा के अवधारण में ऐसे पैकेज या पैकेजों का कुल भार भी गणना में लिया जाएगा ।

(3) उन पदार्थों के विषय में जो यात्री अपने पास रखता है, वाहक का दायित्व पांच सौ रुपये प्रति यात्री तक सीमित है।

(4) इस नियम में विहित परिसीमाएं न्यायालय को इसके अतिरिक्त उसकी अपनी विधि के अनुसार पूर्णतः या भागतः न्यायालय के खर्च और बादी द्वारा उपगत मुकदमे के अन्य खर्च अधिनिर्णीत करने से निवारित नहीं करेगी । पूर्वगामी उपबन्ध उस दशा में लागू नहीं होगा जब न्यायालय के खर्च और अन्य खर्चों को अपवर्जित करके, अधिनिर्णीत नुकसानी की रकम उस

राशि से अधिक न हो जिमकी वाहक ने, नुकसान करने वाली घटना की तारीख से छह मास की कालावधि के भीतर या कार्रवाई के प्रारम्भ के पूर्व, यदि वह पश्चात्पूर्ति हो, वादी को देने के लिए लिखित रूप में प्रस्थापना की हो।

(5) लुप्त किया जा रहा है।

23. (1) वाहक को दायित्व से मुक्त करने वाला या ऐसी परिसीमा से जो इन नियमों में अधिकथित है, निम्न परिसीमा नियत करने वाला वहन की संविधा का कोई उपबन्ध, अकृत और शून्य होगा किन्तु ऐसे किसी उपबन्ध की अकृतता से सम्पूर्ण संविदा जो इस अनुसूची के उपबन्धों के अधीन रहेगी, अकृत नहीं होगी।

(2) इस नियम का उपनियम (1) ले जाए गए स्थोरा की अन्तर्निहित त्रुटि, कालिटी या दोष के परिणामस्वरूप होने वाली हानि या नुकसान को शासित करने वाले उपबन्धों को लागू नहीं होगा।

24. (1) नियम 18 और 19 के अन्तर्गत आने वाले मामलों में नुकसानी के लिए कोई कार्रवाई, चाहे जैसे आधारित हो, इन नियमों में उपवर्णित शर्तों और सीमाओं के अधीन ही की जा सकती है।

(2) नियम 17 के अन्तर्गत आने वाले मामलों में पूर्ववर्ती उपनियम के उपबन्ध भी लागू होते हैं, इन प्रश्नों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना कि वे व्यक्ति कौन हैं, जिन्हें वाद लाने का अधिकार है, और उनके अपने-अपने अधिकार क्या हैं।

25. नियम 22 में विनिर्दिष्ट दायित्व की परिसीमाएं उस दशा में लागू नहीं होंगी जब यह साबित हो जाए कि नुकसान वाहक, उसके सेवकों या अभिकर्तियों के, किसी ऐसे कार्य या लोप के परिणामस्वरूप हुआ जो नुकसान के आशय से या असावधानी से और यह जानते हुए कि नुकसान होना अधिसम्भाव्य है, किया गया ; परन्तु यह तब जबकि किसी सेवक या अभिकर्ता के ऐसे कार्य या लोप की दशा में, यह भी साबित हो जाए कि वह अपने नियोजन की परिधि के अन्दर कार्य कर रहा था।

26. (1) यदि किसी ऐसे नुकसान से जिसमें ये नियम सम्बन्धित हों, उत्पन्न होने वाली कोई कार्रवाई वाहक के किसी सेवक या अभिकर्ता के विरुद्ध की जाए तो वह सेवक या अभिकर्ता यदि वह यह साबित कर दे कि उसने अपने नियोजन की परिधि के अन्दर कार्य किया था तो, दायित्व की उन परिसीमाओं का लाभ उठाने का हकदार होगा जिनका नियम 22 के अधीन आश्रय लेने या स्वयं वाहक हकदार है।

(2) उस दशा में वाहक, उसके सेवकों और अभिकर्तियों से वसूल की जा सकने वाली रकम का योग परिसीमाओं से अधिक नहीं होगा।

(3) इस नियम के उपनियम (1) और (2) के उपबन्ध उस दशा में लागू नहीं होंगे जब यह साबित हो जाए कि नुकसान सेवक या अभिकर्ता के ऐसे कार्य या लोप के परिणामस्वरूप हुआ जो नुकसान करने के आशय से या असावधानी से और यह जानते हुए कि नुकसान होना अधिसम्भाव्य है, किया गया।

27. (1) यात्री-सामान या स्थोरा का परिदान किए जाने के लिए हकदार व्यक्ति से शिकायत न प्राप्त होना, इस बात का प्रथमदृष्टया साक्ष्य है कि वे अच्छी दशा में और वहन की संविदा के अनुसार परिदत्त की गई हैं।

(2) नुकसान की दशा में, परिदार का हकदार व्यक्ति नुकसान का पता चलने के पश्चात् तुरन्त और अधिक से अधिक यात्री-सामान की दशा में प्राप्ति की तारीख से सात दिन के भीतर और स्थोरा की दशा में प्राप्ति की तारीख के चौदह दिन के भीतर वाहक की शिकायत करेगा। विलम्ब की दशा में शिकायत, अधिक से अधिक उस तारीख से, जिस पर कि यात्री-सामान या स्थोरा उसके अधिकार में रखा गया था, इक्कीस दिन के भीतर की जाएगी।

(3) प्रत्येक शिकायत लिखित सूचना द्वारा पूर्वोक्त समय के भीतर की जाएगी।

(4) पूर्वोक्त समय के भीतर शिकायत के न होने पर, वाहक के विरुद्ध, उसकी ओर से किए गए कपट की दशा के सिवाय, कोई भी कार्यवाही नहीं की जाएगी।

28. दायी व्यक्ति की मृत्यु की दशा में, उसकी सम्पदा का वैध रूप से प्रतिनिधित्व करने वालों के विरुद्ध इन नियमों के अनुसार नुकसानी के लिए कार्यवाही की जा सकती है।

29. लुप्त हकिया जा रहा है।

30. (1) गंतव्य स्थान पर पहुंचने की तारीख से या उस तारीख से जिसको कि वायुयान को आ जाना चाहिए था या उस तारीख से जिसको वहन रुक गया था; गणना करते दो वर्षों के भीतर यदि कार्रवाई न की गई तो नुकसानी का अधिकार समाप्त हो जाएगा।

(2) परिसीमा काल की संगणना करने का ढंग उम न्यायालय की विधि द्वारा अवधारित होगा जिस में मामला विचाराधीन है।

31. (1) विभिन्न आनुक्रमिक वाहकों द्वारा किए जाने वाले और नियम 1 के उपनियम (3) में उपरिगत परिभाषा के अन्तर्गत आने वाले वहन की दशा में, प्रत्येक वाहक जो यात्री, यात्री-सामान या स्थोरा प्रतिगृहीत करता है, इस अनुसूची में उपरिगत नियमों के अधीन है और जहां तक संविदा वहन के उस भाग से सम्बन्धित है जो उसके पर्यवेक्षण के अधीन किया जाता है वह वहन की संविदा के संविदाकारी पक्षकारों में से एक समझा जायगा।

(2) इस प्रकार के वहन की दशा में, यात्री या उमका अभिकर्ता केवल उसी वाहक के विरुद्ध कार्यवाही कर सकता है जिसने वह वहन किया है, जिसके दौरान घटना या विलम्ब हुआ है, उस दशा के सिवाय जहां अभिव्यक्त करार द्वारा प्रथम वाहक ने संपूर्ण यात्रा के दायित्व को ग्रहण किया है।

(3) यात्री-सामान या स्थोरा के विषय में, यात्री या परेषक को प्रथम वाहक के विरुद्ध कार्यवाही करने का अधिकार होगा और या रात्री परेषिती को, जो परिदान का हकदार है, अन्तिम वाहक के विरुद्ध कार्यवाही करने का अधिकार होगा और इसके अतिरिक्त प्रत्येक उस वाहक के विरुद्ध कार्यवाही कर सकता है जिसने वह वहन किया है जिसके दौरान नष्ट, खोना, नुकसान या विलम्ब हुआ है। यात्री या परेषक या परेषिती के प्रति ये वाहक संयुक्ततः या पृथक्तः दायी होंगे।

अध्याय—4

संयुक्त वहन से सम्बन्धित उपबन्ध

32. (1) भागतः विमान द्वारा और भागतः किसी अन्य प्रकार से किये गए किसी संयुक्त वहन की दशा में, इस अनुसूची के उपबन्ध केवल विमानवहन को लागू होते हैं परन्तु यह तब जब कि विमानवहन नियम 1 के निबन्धनों के अन्तर्गत आता है।

(2) इस अनुसूची की कोई भी बात, संयुक्त वहन की दशा में पक्षकारों को वहन के अन्य प्रकारों से सम्बन्धित विशेष शर्तों का करार से निवारित नहीं करेगी परन्तु यह तब जबकि विमान वहन के सम्बन्ध में इस अनुसूची के उपबन्धों का अनुपालन किया जाता है।

अध्याय—5

साधारण और अन्तिम उपबन्ध

33. संविदा में अन्तर्विष्ट कोई खण्ड और नुकसान होने के पहले किया गया कोई विशेष करार, जिनके द्वारा पक्षकारों का तात्पर्य इस अनुसूची द्वारा अधिकथित नियमों का अतिरिक्त करना है, अकृत और शुन्य होंगे। तथापि, स्वोरा के वहन के लिये, इन नियमों के अधीन, माध्यस्थता खण्ड अनुज्ञात है।

34. इस अनुसूची में अन्तर्विष्ट कोई भी बात, वाहक को या तो वहन की कोई संविदा करने से इंकार करने या ऐसे अनुबन्ध करने से, जो इस अनुसूची के उपबन्धों के प्रतिकूल न हों निवारित नहीं करती है।

35. लुप्त किया जा रहा है।

36. जब कभी इन नियमों में “दिन” शब्द प्रयुक्त किया जाए तो उससे साधारण दिन अभिप्रेत है, न कि कार्य दिवस।

[सं० एवी०/11012/8/72-ए]

नव जीवन खोसला, संयुक्त सचिव।